

JOUKKOLIIKENNEKAUPUNKI

Vertailutietoja 1995

Tampere

Oulu

Lahti

Jyväskylä

Kuopio

Kouvola, Kuusankoski

Joensuu

Mikkeli

Iisalmi

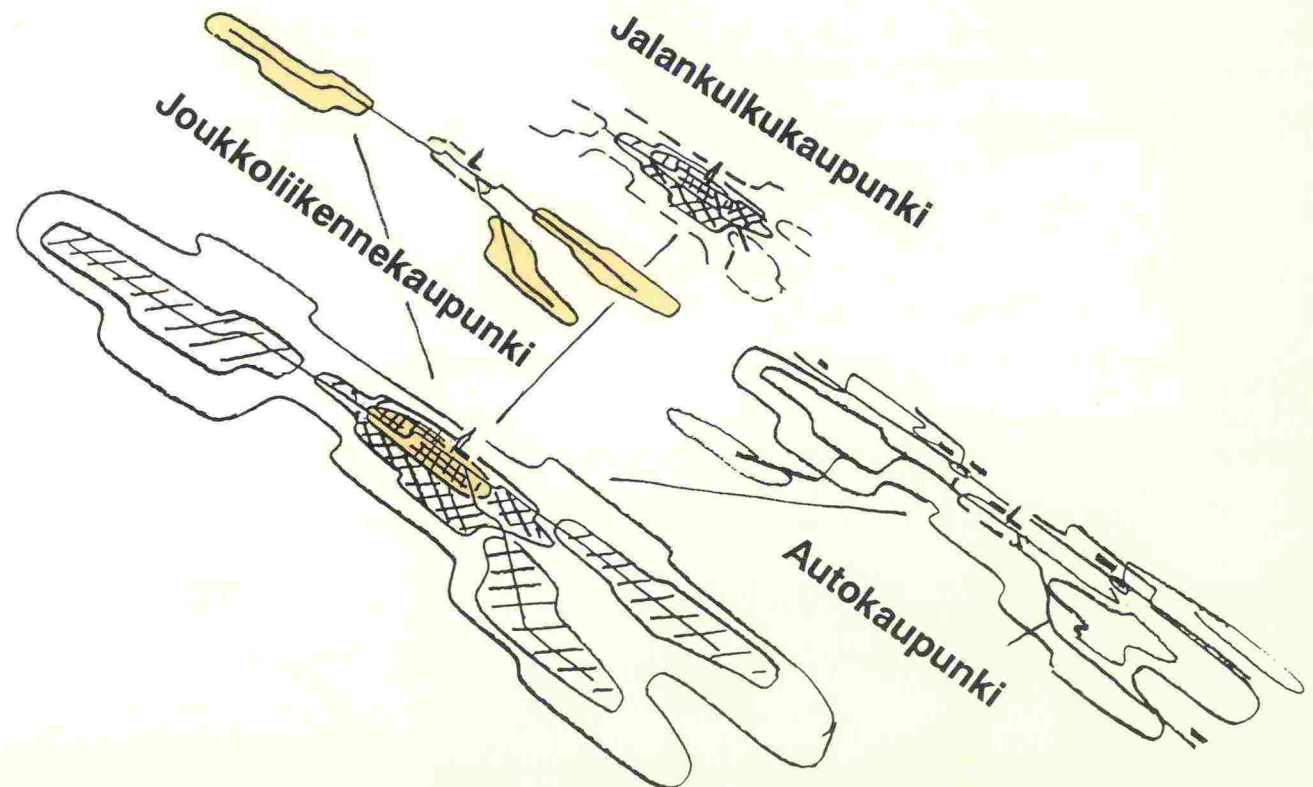
Savonlinna

6.3.1996

Leo Kosonen, Mari Siivola

Yleiskaavoitus / Kuopion kaupunki

Ympäristöministeriö
Tielaitoksen keskushallinto



SISÄLTÖ:

1 Yleistä

2 Tarkastelumetodiikka

2.1 Selvityksen kohde

2.2 Kartoissa käytetyt luokitukset

2.3 Muu aineisto

3 Suuret kaupunkiseudut

Tampereen kaupunkiseutu

4 Keskisuuret kaupunkiseudut

Oulun kaupunkiseutu

Lahden kaupunkiseutu

Jyväskylän kaupunkiseutu

Kuopion kaupunkiseutu

Kouvolan-Kuusankosken kaupunkiseutu

Joensuun kaupunkiseutu

5 Pienet kaupunkiseudut

Mikkelin kaupunkiseutu

Iisalmen kaupunkiseutu

Savonlinnan kaupunkiseutu

6 Johtopäätöksiä

6.1 Kaupunkiseutujen luokittuminen

6.2 Joukkoliikennekaupungin väestöpohja

1 Yleistä

Tämä selvitys liittyy Kuopion kaupunkirakennetta koskeviin selvityksiin. Tavoitteena on ollut tuottaa vertailuaineistoa, jota voidaan käyttää arvioitaessa Kuopion kaupunkirakenteen ja sen järjestelmien nykytilaa, kehitysnäkymiä ja kehittämismahdollisuuksia. Selvitys on toisaalta liittynyt ympäristöministeriön julkaisusarjaan sisältyvän "Joukkoliikenne kaavoituksessa" raportin laadintaan.

Raportin on koonnut arkkitehti Mari Siivola. Koostamistyöhön on saatu rahoitusta ympäristöministeriöltä ja tielaitoksen keskushallinnolta. Selvityksen ohjelmoinnista on vastannut kaavoituspäällikkö Leo Kosonen, joka on osallistunut myös raportin kirjoittamiseen.

Työn ohjaukseen on ympäristöministeriöstä osallistunut yli-insinööri Mauri Heikkonen ja tielaitoksen keskushallinnosta arkkitehti Ulla Priha.

Tässä raportissa päähuomio on kohdistettu kaupunkirakenteen yhden rakennejärjestelmän, joukkoliikennekaupungin tarkasteluun. Rinnan tämän raportin kanssa on laadittu toinen raportti "Aineistoa autoistumisesta ja autottomuudesta", jossa joukkoliikennekaupungin lisäksi on tarkasteltu myös jalankulkukaupungin ja autokaupungin järjestelmiä. Kyseinen raportti keskittyy lähinnä Kuopion kaupunkirakenteen tarkasteluun.

2 Tarkastelumetodiikka

2.1 Selvityksen kohde

Tässä selvityksessä tarkastellaan lähinnä kaupunkiseutujen sisäistä paikallisliikennettä sekä sen suhdetta kaupunkirakenteeseen, erityisesti asutusrakenteeseen.

Selvityksen kohteena on ollut kymmenen kaupunkiseutua. Kohteet on valittu siten, että niistä yksi edustaa suuria, kuusi keskisuuria ja kolme pieniä kaupunkiseutuja.

Paikallisliikenne on pyritty hahmottamaan kokonaisvaltaisena joukkoliikenteen järjestelmänä, ei pelkästään yhtenä liikkumistapana tai liikennemuo-
tona.

Kaupunkirakennetta on vastaavasti tarkasteltu kolmen toisiinsa liittyvän, osittain keskenään päällekkäisen ja ristiriitaisen kaupunkirakenteen järjestelmän muodostamana kokonaisuutena. Tarkastelu on painottunut joukkoliikennekaupungin tarkasteluun. Käytetty luokitus on yksityiskohtaisemmin selostettu liitteessä 1.

2.2 Karttatarkastelussa käytetyt luokitukset

Karttatarkastelussa eri kaupunkirakenteen järjestelmien ulottuvuuksia kuvaavat vyöhykkeet on määritetty Kuopion kaupunkirakennetarkastelussa saatujen kokemusten perusteella neuvotellen paikallisten yleiskaavoittajien tai suunnittelijoiden kanssa.

Jalankulkukaupungin ulottuvuuksia kuvataan kar-
toissa kahdella vyöhykkeellä, joista sisempi, lä-
hinnä jalankulun ulottuvuuksia kuvaava vyöhyke
ulottuu noin kilometrin etäisyydelle painopistees-
tään. Ulompi vyöhyke, joka kuvaa jalankulku- ja
pyöräilykaupungin toissijaista ulottuvuutta ulot-
tuu noin 2,5 kilometrin etäisyydelle painopistees-
tään.

Joukkoliikennekaupungin ulottuvuuksia kuvaava vyö-
hyke on yleispiirteinen ja sen määrittämisessä on
käytetty lähinnä paikallisliikenteen nykyistä pal-
velutasoa siten, että vahvemmallalla viivalla on
osoitettu vyöhyke, jossa palvelutaso eli säännöl-
linen vuoroväli päiväsaikaan on 15-20 minuuttia ja
katkoviivalla vyöhyke, jossa palvelutaso on 30 mi-
nuuttia. Vyöhyke ulottuu noin 250 metrin etäisyy-
delle pysäkeistä.

Kuten edellä on todettu, vyöhykkeet kuvaavat lä-
hinnä paikallisliikenteen palvelutasoa asuntoa-
alueilla eivätkä ne siten vielä kuvaa varsinaisen
joukkoliikennekaupungin vyöhykkeitä tai ulottu-
vuuksia. On ilmeistä, että vyöhykkeisiin sisältyy
alueita, joilla korkeasta autoistumisasteesta ja
väestön ikärakenteesta johtuen paikallisliikenteen
käyttäjiä on vähän. Toisaalta on myös mahdollista,
että vyöhykkeiden ulkopuolelle jää alueita, joilla
on autotonta väestöä ja paikallisliikenteen vakio-
käyttäjiä, vaikka niillä ei olisikaan kilpailuta-
soista paikallisliikennettä.

Joukkoliikennekaupungin ulottuvuuksien tarkempi
määrittely edellyttäisi tarkempia tietoja paikal-
lisliikenteen käyttäjämääristä, palveluista ja
työpaikoista, alueiden väestön ikärakenteesta, au-
toistumisasteesta ja kulkutapajakautumasta.

Karttojen yksityiskohdissa saattaa olla virheellisyys, koska niitä ei kaikilta osin ole ehditty tarkistuttaa paikallisilla suunnittelijoilla. Karttojen tarkoituksena ei kuitenkaan ole paneutua kaupunkiseutujen yksityiskohtaiseen sisäiseen luokitukseen vaan lähinnä antaa niistä yleispiirteinen kuvaus, jonka puitteissa kaupunkiseutuja voidaan verrata toisiinsa.

2.3 Muu aineisto

Kaupunkiseudut on rajattu työssäkäyntialueiden mukaan siten, että rajaukset on otettu suoraan VTT:n "Työssäkäyntietäisyydet Suomessa" -tutkimuksesta. Myös kyseisen tutkimuksen työssäkäyntietäisyyksiä on käytetty yhtenä vertailuaineistona.

Laadittujen karttojen lisäksi kaupunkiseutuja on vertailtu käyttäen väestöä, asuntokuntia sekä autoistumisastetta koskevia tilastotietoja.

Selvitykseen on kunnista saatu asutusrakenteen kuvaamisessa tarvittut maankäyttötiedot sekä paikallisliikenteen reitistöä ja palvelutasoa koskevat tiedot.

Johtopäätösten teossa on jossain määrin käytetty hyväksi sellaisia Kuopion yleiskaavoituksessa ja liikennesuunnittelussa tuotettuja aineistoja, joita ei tässä erikseen esitellä.

Seuravassa vertailussa keskustajamaan sisältyvää yhtenäisen kaupunkiasutuksen vyöhykkeestä on käytetty nimitystä "kaupunkialue". "Kaupunkialueeseen voi siten sisältyä alueita useammasta kuin yhdestä kunnasta.

3 Suuret kaupunkiseudut

Tampereen kaupunkiseudun kartassa kaupunkialueeseen sisältyy Tampereen kaupunkialue ja siihen välittömästi liittyvä asutus. Näin rajattuna keskeinen kaupunkialue kattaa lähes 2/3 koko kaupunkiseudun (työssäkäyntialue) asutuksesta.

Keskeisen kaupunkialueen asukkaista noin neljäsosa, 50 000 asukasta asuu keskustan jalankulkukaupungin vyöhykkeellä (0 - 2,5 kilometrin etäisyydellä keskustasta). Muu kaupunkialue, jolla asuu noin 150 000 asukasta, on rakentunut ja toimii pääosiltaan joukkoliikennekaupungin periaatteella.

Nykytilanteessa joukkoliikenteen saavutettavuus on hyvä ja kilpailutasoinen (15 - 20 minuutin vuoroväli) paikallisliikenne kattaa lähes koko kaupunkialueen. Karttatarkastelusta on kuitenkin nähtävissä, että kaupunkialueeseen sisältyy laajoja pientaloalueita, joilla joukkoliikenteen käyttöaste saattaa olla alhainen korkeasta autoistumisasteesta johtuen.

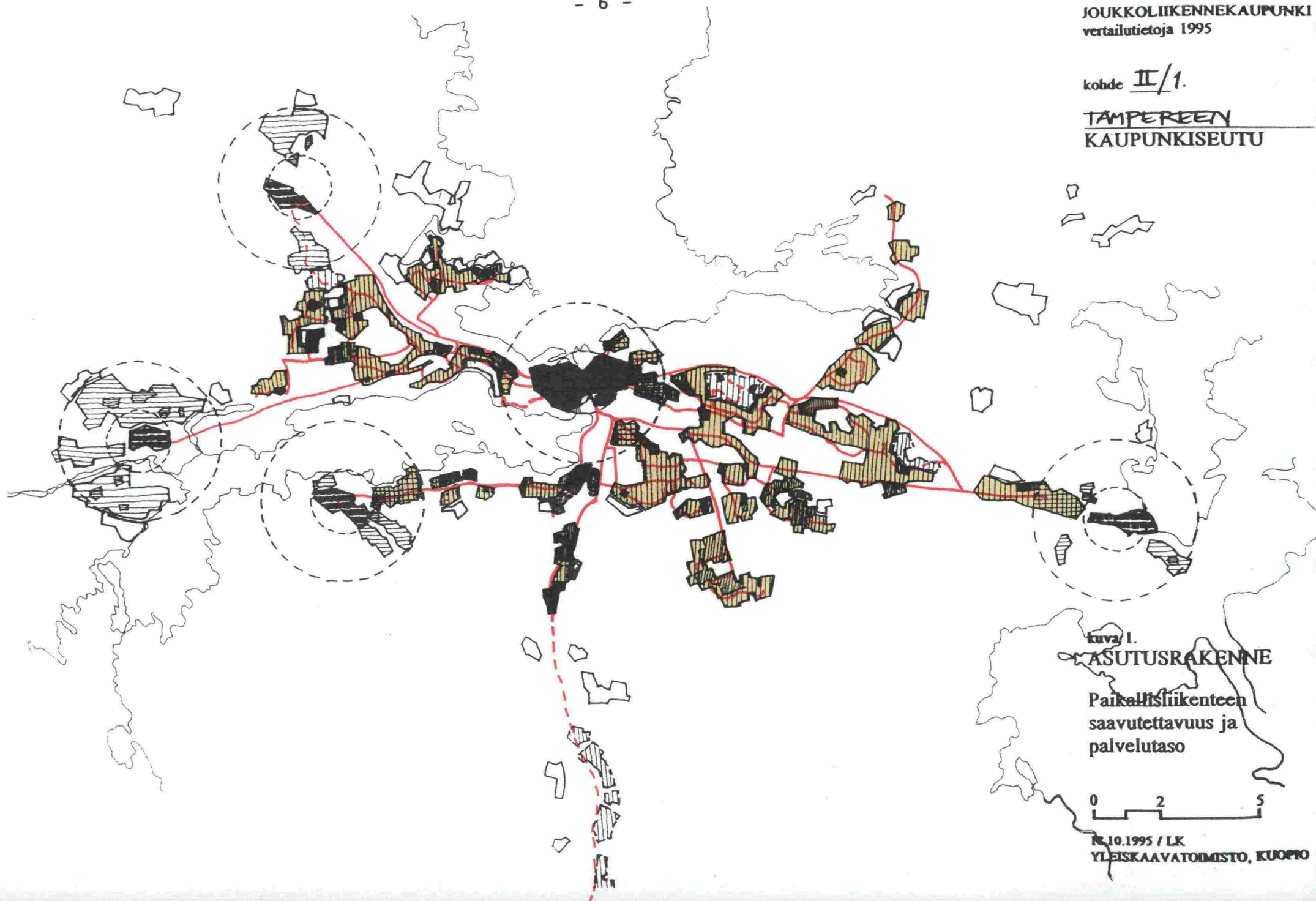
Keskuskaupunkiin liittyy välittömästi useita kuntakeskuksia, jotka laajentavat kaupunkialuetta ja toimivat kaupunkiseudun alakeskuksina. Näistä on hyvät joukkoliikenneyhteydet pääkeskukseen. Kuntakeskuksiin liittyy toisaalta laajoja pientaloalueita, joilla joukkoliikenteen saavutettavuus ja palvelutaso on ilmeisen heikko.

Kuva 1

JOUKKOLIIKENNEKAUPUNKI
vertailutietoja 1995

kohde II/1.

TAMPEREEN
KAUPUNKISEUTU



kuva 1.
ASUTUSRAKENNE

Paikallissiikenteen
saavutettavuus ja
palvelutaso

0 2 5

10.10.1995 / LK
YLEISKAAVATOIMISTO, KUOPIO

Autoja koskevat autorekisterin tiedot on saatu Suomen tieyhdistykseltä. Asuntokuntien määrä on arvioitu vuoden 1990 tiedon sekä vuoden 1994 väestötietojen perusteella. Työmatkatiedot on otettu VTT:n tutkimuksesta Työssäkäyntitietäisyydet Suomessa (ympäristöministeriö 1/1995)

A---->T osoittaa työmatkojen keskipituuden asunnoista työpaikoille
T---->A osoittaa matkan kunnassa olevista työpaikoista työntekijöiden asunnoille

Taulukko 1 Suuret kaupunkiseudut

JOUKKOLIIKENNEKAUPUNKI - TILANNE 31.12.1994							
24.1.1996 Kuopion kaupunki / Yleiskaavoitus							
RYHMÄ II - SUURET KAUPUNKISEUDUT							
kunta	ASUKKAAT	asuntok arvio	AUTOT (ha)	/ 1000 as	/ asuntok	a ----> t	t ----> a
TAMPERE	179251	85232	61416	343	0,72	5,6	7,6
PIRKKALA	11691	4261	4517	386	1,06	5,7	5,2
YLÖJÄRVI	19241	6939	7361	383	1,06	7,8	6,5
KANGASALA	21673	8159	8263	381	1,01	8,8	6,1
NOKIA	26318	10928	9966	379	0,91	6,4	4,9
LEMPÄÄLÄ	15272	5647	5863	384	1,04	9,4	6,4
VESILAHTI	3246	1197	1281	395	1,07	10,6	2,8
VIIALA	5194	2115	1922	370	0,91	9,3	4,3
HÄMEENKYRÖ	9676	3844	3900	403	1,01	8,7	5,2
SAHALAHTI	2215	860	878	396	1,02	8,6	9,2
VILJAKKALA	2003	771	777	388	1,01	9,1	3,5
TOIJALA	8187	3521	3021	369	0,86	6,7	5
PÄLKÄNE	4160	1611	1567	377	0,97	8,2	4,4
ORIVESI	9139	3802	3367	368	0,89	8,6	5,5
KYLMÄKOSKI	2657	1019	1061	399	1,04	7,7	3,3
MOUHIJÄRVI	2883	1122	1199	416	1,07	10,7	2,8
KUHMALAHTI	1168	503	450	385	0,89	14,7	2,8
KURU	2988	1203	1128	378	0,94	11,1	7,7
SUODENNIEMI	1522	632	572	376	0,91	7,2	2,3
JUUPAJOKI	2491	979	884	355	0,90	8,6	5,6
LÄNGELMÄKI	1887	828	717	380	0,87	9	4,5
LUOPIOINEN	2546	1066	929	365	0,87	8,6	4,8
KOKO KAUPUNKISEUTU	335408	146239	121039	361	0,83	6,7	6,9

Kuva 1 ja taulukko 1 / Suuri kaupunkiseutu

Tampereen kaupunkiseutu on tarkastelussa esimerkki suuresta kaupunkiseudusta. Kuvasta näkyy, että kilpailutasoinen paikallisliikenne kattaa lähes koko keskeisen kaupunkialueen, johon osa ympäröivistä kuntakeskuksista liittyy alakeskuksina. Vastaavasti joukkoliikennekaupungin periaatteella rakentuneen kaupunkiasutuksen osuus on suuri. Kaupunkialueen vyöhykkeiden väestömääriä on tarkasteltu taulukossa 5. Taulukosta näkyy, että keskuskaupungin eli Tampereen autoistumisaste on huomattavasti alhaisempi kuin ympäröivien kuntien. Myös työmatkojen keskipituudessa (a —> t) näkyy sama suhde.

Tampereen kaupunkiseudulla joukkoliikennekaupungilla on kaupungin kokonaisrakenteen kannalta keskeinen merkitys. Osaltaan tämä on nähtävissä siinä, että kaupungin autoistumisaste on selvästi alhaisempi kuin keskisuurissa tai pienissä kaupungeissa. On kuitenkin nähtävissä, että kaupungin reuna-alueilla on autokaupunkityyppistä asutusta. Reuna-alueiden autokaupunkityyppinen rakenne näkyy osaltaan myös naapurikuntien autoistumisasteessa, joka huomattavasti ylittää Tampereen kaupungin autoistumisasteen tason.

Reuna-alueiden ja naapurikuntien painottuminen autokaupunkityyppisen rakenteen suuntaa näkyy myös siinä, että työmatkaetäisyydet asunnoista työpaikoille ovat niissä selvästi pidemmät kuin vastaava keskietäisyys Tampereen kaupungin alueella.

4 Keskisuuret kaupunkiseudut

Keskisuurilla kaupunkiseuduilla keskeisen kaupunkialueen osuus kaupunkiseudun asutuksesta on suhteellisesti hieman pienempi kuin suuressa kaupungissa, noin 60 %. On myös nähtävissä, että tämä osuus edelleen pienenee kaupunkiseudun koon pienetessä. Niinpä esimerkiksi Joensuun sekä Kouvolan Kuusankosken kaupunkiseuduilla noin puolet asutuksesta on keskeisen kaupunkialueen ulkopuolella.

Keskisuurissa kaupungeissa jalankulkukaupungin vyöhykkeellä (0 - 2,5 kilometrin etäisyydellä keskustasta) asuu noin 30 000 asukasta, mikä on lähes 20 000 vähemmän kuin vastaava luku suurella kaupunkiseudulla. Suhteellisesti tarkasteltuna luku on kuitenkin suuri ja osoittaa, että jalankulku-kaupunkityyppinen asutus kattaa lähes 40 % kaupunkialueen väestöstä, Kaupunkiseudun pienetessä keskustan suhteellinen osuus edelleen hieman kasvaa. Huomattava poikkeus on nähtävissä Kouvolan kaupunkiseudulla, jossa kahden keskustan järjestelmästä johtuen yli 60 % asutuksesta on keskustoihin nähtäen jalankulkuetäisyydellä.

Karttatarkastelun perusteella on nähtävissä, että joukkoliikenteen saavutettavuudessa ja palvelutassossa on suuria eroja. Kaupunkialueilla, joissa väestöpohja on 70 000 - 110 000 asukasta, kilpailutasoinen paikallisliikenne kattaa keskustaa ympäröivät kerrostalovaltaiset kaupunginosat ja pääosan niihin liittyvistä pientaloalueista. Oulussa, Lahdessa ja Jyväskylässä on tämän lisäksi myös nauhamaista pientaloasutusta, jolla paikallisliikenteen palvelutaso on hyvä.

Paikallisliikenteen saavutettavuus kaupungin reuna-alueilla on hyvä ainakin Kuopiossa ja Oulussa. Kuopiosta saatujen yksityiskohtaisempien tietojen perusteella on kuitenkin nähtävissä, että näillä alueilla autoistumisaste on korkea ja paikallisliikenne palvelee suurelta osin koululaisliikennettä ja nuorison liikkumista. Vastaavasti Lahden ja Jyväskylän kaupunkialueilla on laajoja autokaupunkityyppisiä pientaloalueita, joilla paikallisliikenteen saavutettavuus on heikko.

Kaupunkialueilla, joissa väestöpohja on 40 000 - 60 000 asukasta, kilpailutasoinen paikallisliikenne näyttää kattavan ainoastaan joitakin suuntia ja kaupunkien reuna-alueilla on laajoja pientaloalueita, joilla paikallisliikenteen saavutettavuus on heikko.

Keskisuurten kaupunkiseutujen keskuskunnista alhaisin autoistumisaste on Lahdessa, Kuopiossa ja Jyväskylässä, mikä osaltaan kertonee joukkoliikenteen merkittävydestä kyseisten kaupunkien kaupunkirakenteessa.

Korkein autoistumisaste (ha/asuntokunta) on Oulua ympäröivissä kunnissa ja huomattavan korkea se on myös muissa ympäryskunnissa, erityisesti Jyväskylän, Joensuun ja Lahden kaupunkiseuduilla. Tämä viestii osaltaan näiden vyöhykkeiden autokaupunkityyppisestä rakenteesta.

Oulun kaupunkiseudulla sormimainen rakenne mitä ilmeisimmin mahdollistaa kilpailutasoisen paikallisliikenteen tarjonnan laajalla alueella. Vastavasti Kouvolan kaupunkiseudulla on nähtävissä, että kuntarajoja heijastava kaupunkirakenteen hajanaisuus näkyy joukkoliikenteen heikkona saavutettavuutena ja alhaisena palvelutasona.

Lahden ja Kuopion alhaista autoistumisastetta saattaa osaltaan selittää myös keskustan ja sitä ympäröivän jalankulkukaupunkityyppisen vyöhykkeen asukasmäärän suuri suhteellinen osuus. Toisaalta Kouvolan kaupunkiseudun vertailuluvut osoittavat, että lyhyet saavutettavuudet eivät sinänsä korreloi autoistumisasteeseen, jos kaupunkirakenne on painottunut autokaupunkityyppiseen rakenteeseen eikä joukkoliikenne ole kilpailutasoinen.

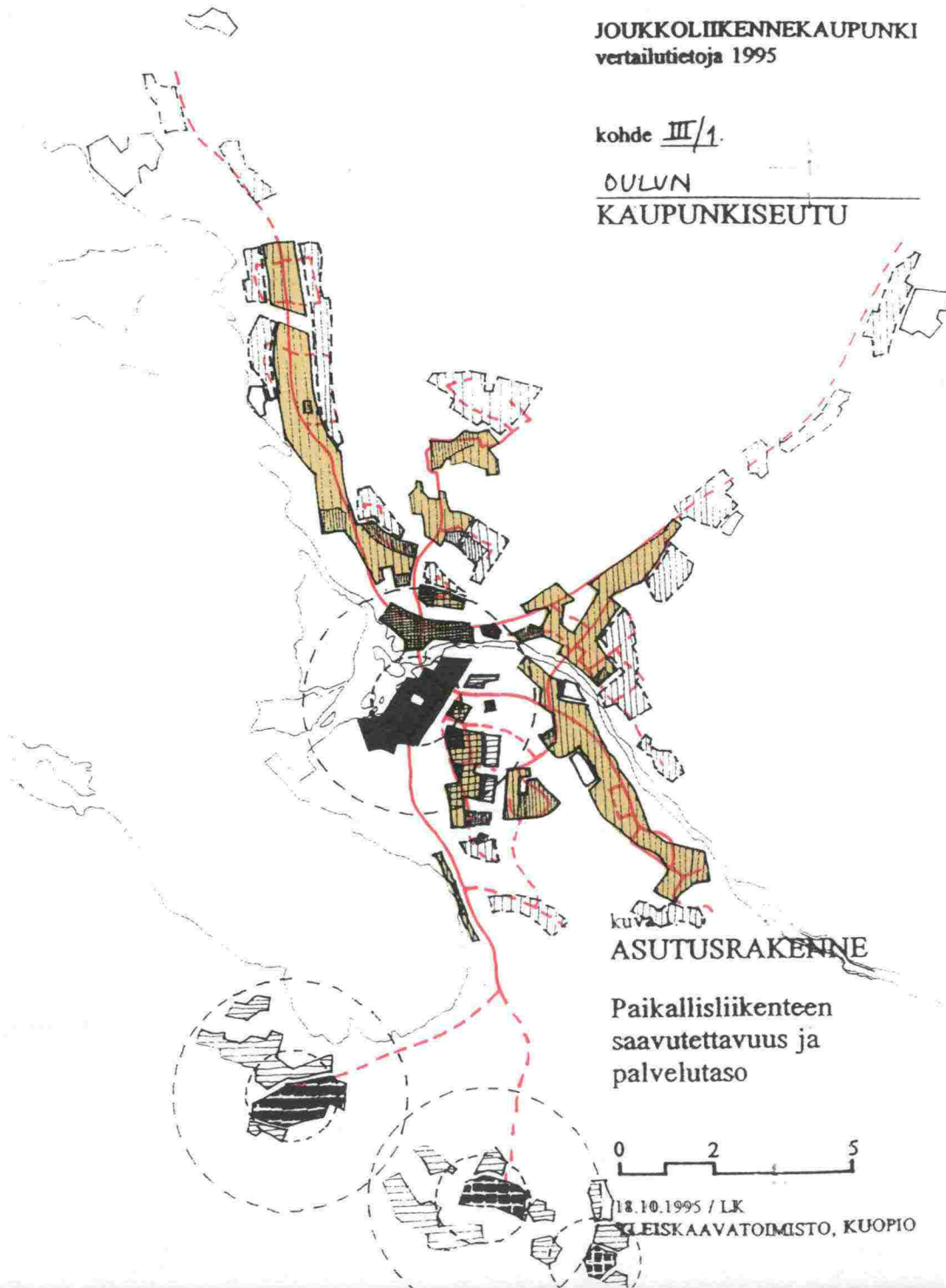
Kuva 2

- 12 -

JOUKKOLIIKENNEKAUPUNKI
vertailutietoja 1995

kohde III/1.

OULUN
KAUPUNKISEUTU



kuva 1.
ASUTUSRAKENNE

Paikallisliikenteen
saavutettavuus ja
palvelutaso

0 2 5

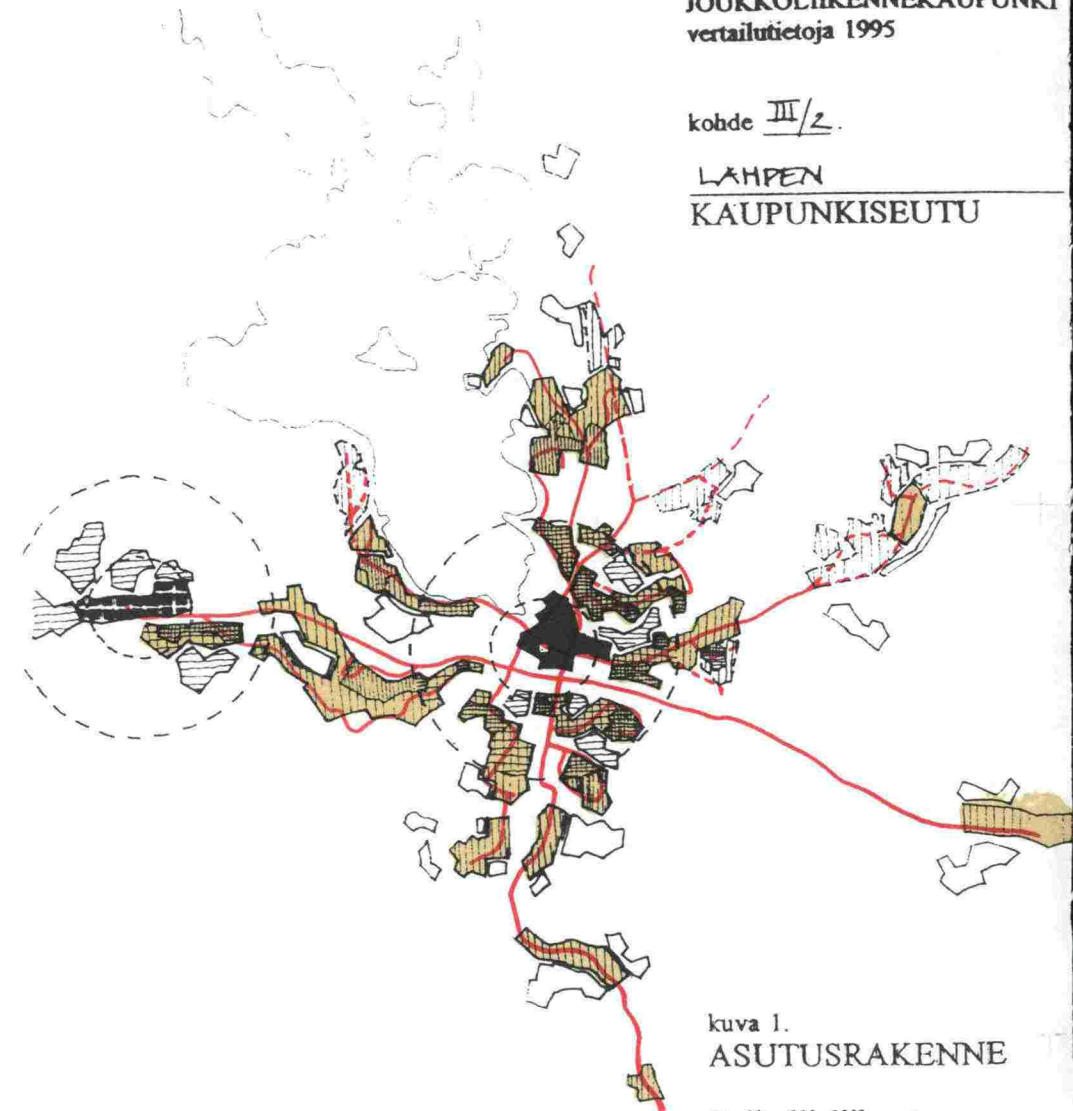
18.10.1995 / LK
YLEISKAAVATOIMISTO, KUOPIO

Kuva 3

JOUKKOLIIKENNEKAUPUNKI
vertailutietoja 1995

kohde III/2.

LAHPEN
KAUPUNKISEUTU



kuva 1.
ASUTUSRAKENNE

Paikallisliikenteen
saavutettavuus ja
palvelutaso

0 2 5

18.10.1995 / LK
YLEISKAAVATOIMISTO, KUOPIO

JOUKKOLIIKENNEKAUPUNKI - TILANNE 31.12.1994							
24.1.1996 Kuopion kaupunki / Yleiskaavoitus							
RYHMÄ III - KESKISUURET KAUPUNKISEUDUT							
kunta	ASUKKAAT	asuntok arvio	AUTOT (ha)	/ 1000 as	/ asuntok	a ----> t	t ----> a
OULU	106419	45181	38056	358	0,84	4,7	7,2
OULUNSALO	7023	1906	2304	328	1,21	7,3	4,1
KEMPELE	10635	3269	3831	360	1,17	8,1	6,9
KIIMINKI	9187	2809	3271	356	1,16	11,2	5,3
HAUKIPUDAS	14652	4842	4919	336	1,02	10,5	6,7
LIMINKA	5421	1770	1926	355	1,09	11,1	4,3
HAILUOTO	970	381	316	326	0,83	10,3	2,3
LUMIJOKI	1663	591	521	313	0,88	8,2	1,9
TYRNÄVÄ	4024	1322	1343	334	1,02	9,3	4
YLIKIIMINKI	3434	1071	1149	335	1,07	14,5	5,8
MUHOS	7828	2848	2919	373	1,02	9,2	7
TEMMES	720	260	268	372	1,03	14,5	2,3
II	6207	2205	2127	343	0,96	14,9	7,2
YLI-II	2542	751	857	337	1,14	14,4	4,8
PULKKILA	1977	719	708	358	0,98	7,5	4,7
KOKO KAUPUNKISEUTU	182702	69925	64515	353	0,92	6,7	6,9
LAHTI	94706	43577	32045	338	0,74	4,6	6
HOLLOLA	20264	7489	7477	369	1,00	7	6
NASTOLA	15061	5766	5340	355	0,93	6,8	6,9
ORIMATTILA	14282	5675	5638	395	0,99	9,4	3,9
KÄRKÖLÄ	5339	2073	1966	368	0,95	10,2	5,8
ASIKKALA	8761	3470	3390	387	0,98	8,5	5,4
KOSKI HL	2375	898	863	363	0,96	7,4	3
ARTJÄRVI	1694	672	649	383	0,97	5,7	2,2
KOKO KAUPUNKISEUTU	162482	69620	57368	353	0,82	5,9	5,8
JYVÄSKYLÄ	73083	32355	25839	354	0,80	4,1	6,9
JYVÄSKYLÄN MLK	30199	11173	11205	371	1,00	6,3	6,4
MUURAME	7157	2513	2652	371	1,06	7,7	5,9
LAUKAA	16340	5874	6015	368	1,02	8,7	6,2
TOIVAKKA	2460	945	866	352	0,92	8,2	4,4
PETÄJÄVESI	3788	1494	1400	370	0,94	8,9	4,1
UURAINEN	3078	1081	1181	384	1,09	10	4,2
KORPILAHTI	5189	2003	1798	347	0,90	9,5	3,9
HANKASALMI	6050	2391	2190	362	0,92	8,2	5,6
LEIVONMÄKI	1341	579	486	362	0,84	8,6	6,6
KOKO KAUPUNKISEUTU	148685	60408	53632	361	0,89	5,8	6,4
KUOPIO	83955	35990	28006	334	0,78	4,8	7,2
SIILINJÄRVI	19310	6765	6997	362	1,03	8,8	7,2
KARTTULA	3519	1288	1243	353	0,97	11,9	4
MAANINKA	4078	1537	1438	353	0,94	8	4
VEHMERSALMI	2322	880	764	329	0,87	6,8	3
TUUSNIEMI	3506	1428	1191	340	0,83	7,3	3,8
KOKO KAUPUNKISEUTU	116690	47888	39639	340	0,83	5,8	6,9

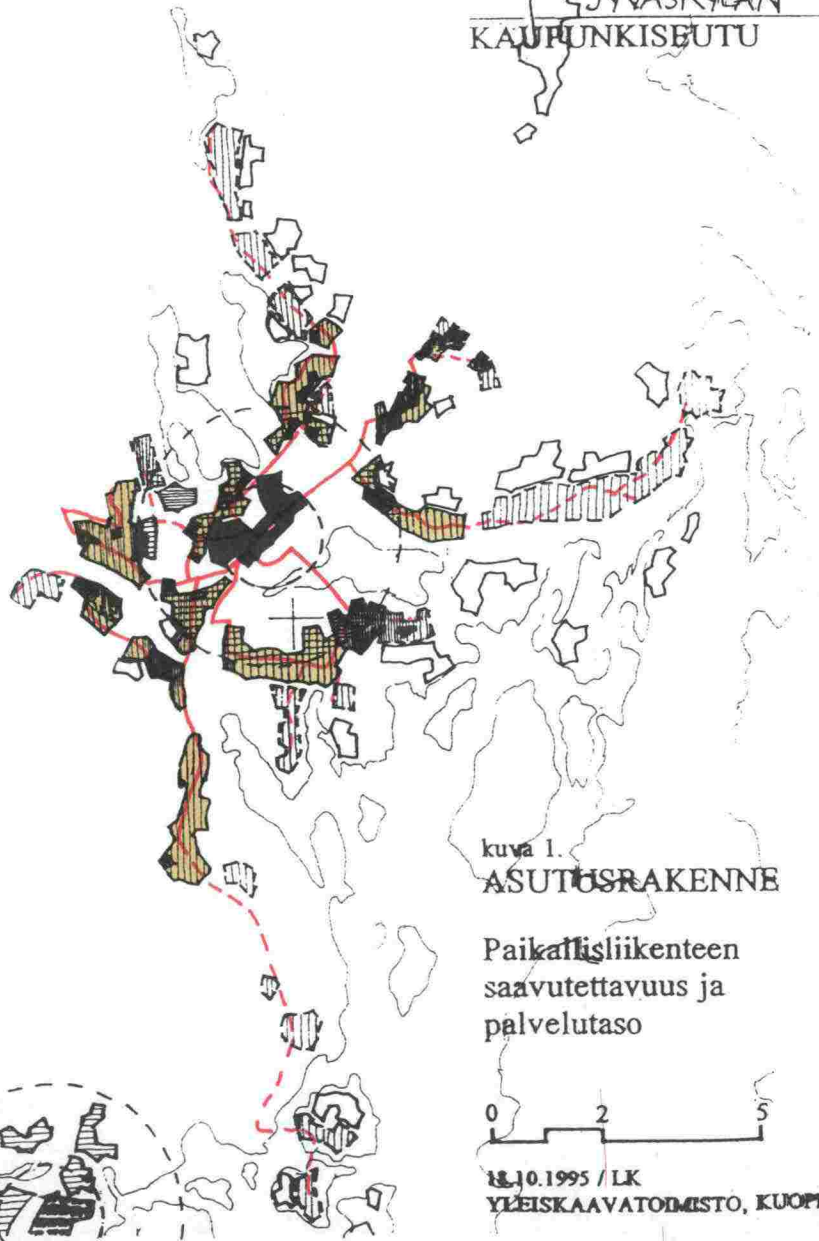
Taulukko 2 Keskisuuret kaupunkiseudut

Kuva 4

JOUKKOLIIKENNEKAUPUNKI
vertailutietoja 1995

kohde III/3

JYVÄSKYLÄN
KAUPUNKISEUTU



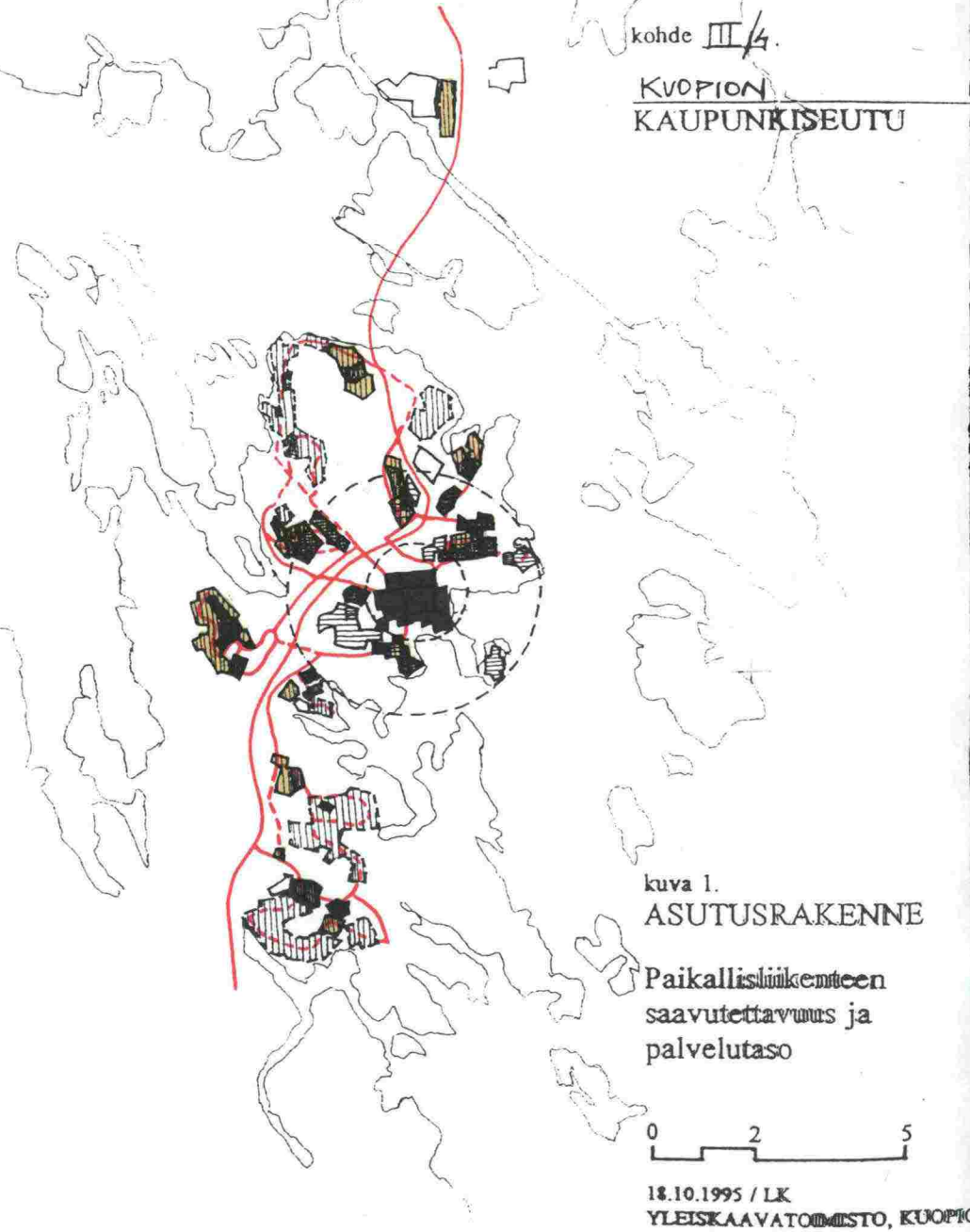
- 14 -

Kuva 5

JOUKKOLIIKENNEKAUPUNKI
vertailutietoja 1995

kohde III/4

KUOPION
KAUPUNKISEUTU

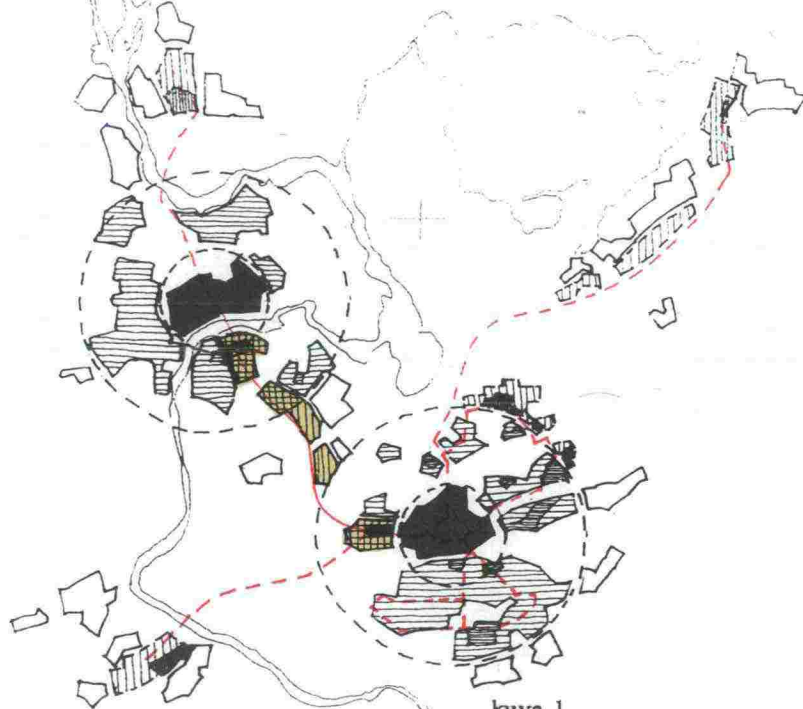


Kuva 6

JOUKKOLIIKENNEKAUPUNKI
vertailutietoja 1995

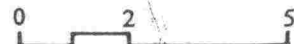
kohde III/5.

KOUVOLAN
KAUPUNKISEUTU



kuva 1.
ASUTUSRAKENNE

Paikallisliikenteen
saavutettavuus ja
palvelutaso



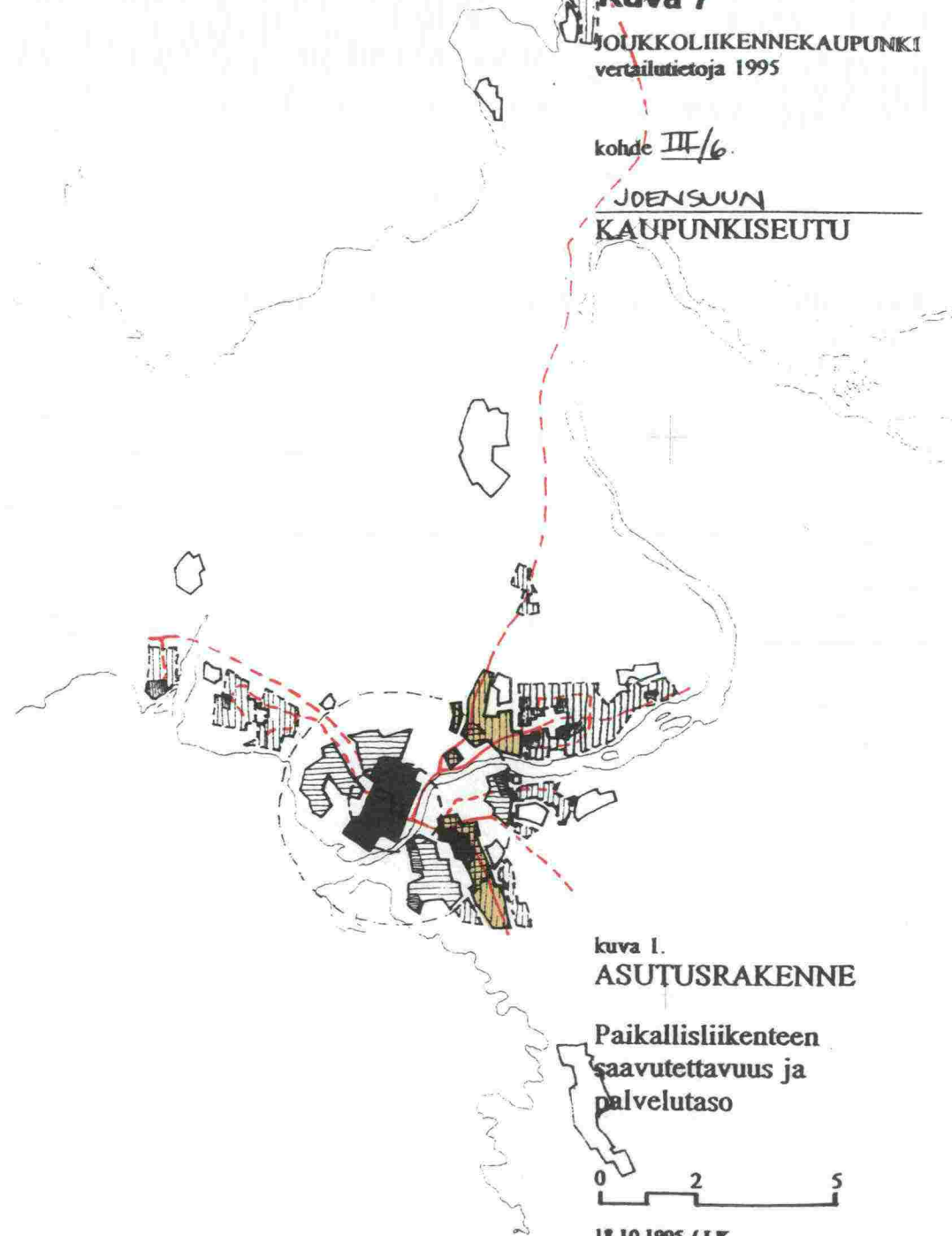
18.10.1995 / LK
YLEISKAAVATOIMISTO, KUOPIO

Kuva 7

JOUKKOLIIKENNEKAUPUNKI
vertailutietoja 1995

kohde III/6.

JOENSUUN
KAUPUNKISEUTU



kuva 1.
ASUTUSRAKENNE

Paikallisliikenteen
saavutettavuus ja
palvelutaso



18.10.1995 / LK
YLEISKAAVATOIMISTO, KUOPIO

KOUVOLA	32233	14837	13321	413	0,90	4,4	6,7
KUUSANKOSKI	21580	9316	8155	379	0,88	4	4,4
VALKEALA	11504	4257	4505	392	1,06	7,1	5,9
IITTI	7715	3162	2977	386	0,94	5,9	4,9
ELIMÄKI	8595	3273	3360	391	1,03	6,4	6,1
JAALA	2046	868	818	400	0,94	8,9	3,3
ANJALANKOSKI	18495	7448	7035	380	0,94	5,6	4,8
KOKO KAUPUNKISEUTU	102168	43161	40171	393	0,93	5,2	5,6
JOENSUU	50 110	22063	18 543	370	0,84	3,9	6,9
LIPERI	11656	4354	4477	384	1,03	8	6,4
KONTIOLAHTI	10768	3773	4099	381	1,09	7,9	7,2
PYHÄSELKÄ	7066	2471	2715	384	1,10	8,7	5,2
ENO	7639	2982	2820	369	0,95	8,1	7
KIIHTELYSVAARA	2788	1038	1022	367	0,98	9,6	6,6
POLVIJÄRVI	5819	2268	2134	367	0,94	7,1	3,9
KOKO KAUPUNKISEUTU	95 846	38949	35810	374	0,92	5,8	6,7

Taulukko 3 Keskisuuret kaupunkiseudut, jatkoa

Kuvat 2, 3, 4 ja 5 sekä taulukot 2 ja 3 / Keskisuuret kaupunginseudut

Keskisuurilla kaupunkiseuduilla kilpailutasoiseksi luokitettava paikallisliikenne on oleellinen kaupunkirakenteellinen tekijä, mutta erot eri kaupunkiseutujen välillä ovat huomattavan suuret. Paras kattavuus ja palvelutaso näyttää olevan kaupungeissa, joissa joukkoliikennekaupunkityyppisen asutuksen osuus on suuri ja kaupunkirakenne tähtimäinen. Suureen kaupunkiseutuun verrattaessa on kuitenkin nähtävissä, että keskeisten kaupunkialueiden reunoilla ja ympäröivällä maaseudulla on melko runsaasti autokaupunkityypistä asutusta. Toisaalta jalankulkuun ja pyöräilyyn tukeutuva kaupunkirakenteen suhteellinen osuus on suuri. Selvimmin tämä näkyy kaupunkiseuduilla, joiden asutus on hajautunut pientalotyyppisenä usean keskuksen ympärille (Kouvola - Kuusankoski) tai väestöpohja on pieni.

Paikallisliikenteen tasolla ja keskuskaupungin autoistumisasteella näyttää olevan selvä vastaavuus. Keskeistä kaupunkialuetta ympäröivien kuntien autoistumisaste on korkea. Erityisen selvänä tämä näkyy Oulun kaupunkiseudulla ja viestii autokaupunkityyppisestä rakenteesta.

5 Pienet kaupunkiseudut

Pienillä kaupunkiseuduilla keskeisen kaupunkialueen osuus suhteessa ympäröivään asutukseen on alle 60 %, eli pienempi kuin vastaava osuus keski-suurissa ja suurissa kaupungeissa.

Keskeisen kaupunkialueen rakenteessa puolestaan korostuu keskustan ja siihen jalankulkuetäisyydellä liittyvän asutuksen osuus. Tämä jalankulkukaupunkityyppinen rakenne kattaa 60 - 80 % kaupunkialueen asutuksesta. Vastaavasti jalankulkuetäisyyden ulkopuolella olevan kaupunkialueen väestömäärä on pieni, vain 5-15 000 asukasta.

Kaupunkirakenteen pienistä mittasuhteista johtuen ei pienillä kaupunkiseuduilla näytä olevan edellytyksiä kilpailutasoiseen paikallisliikenteeseen kuin erikoistapauksissa, kuten Savonlinnassa, jossa asutus on ryhmittynyt noin 10 kilometrin mittaiseksi nauhaksi. Mikkelin ja Iisalmen kaupunkiseuduilla säännöllinen paikallisliikenne on vähäistä eikä varsinaista joukkoliikennekaupunkityypistä rakennetta ole olemassa.

Pienissä kaupungeissa henkilöautoliikenteen järjestelyillä näyttää olevan hallitseva rooli, jos asiaa tarkastellaan kaupunkiympäristön näkökulmasta. On kuitenkin ilmeistä, että toiminnallisesti tarkasteltuna jalankulku- ja pyöräilyvyöhykkeellä on edelleen kaupunkirakentessa keskeinen merkitys. Sitä ympäröivä asutus puolestaan tukeutuu pääasiassa henkilöautoliikenteeseen.

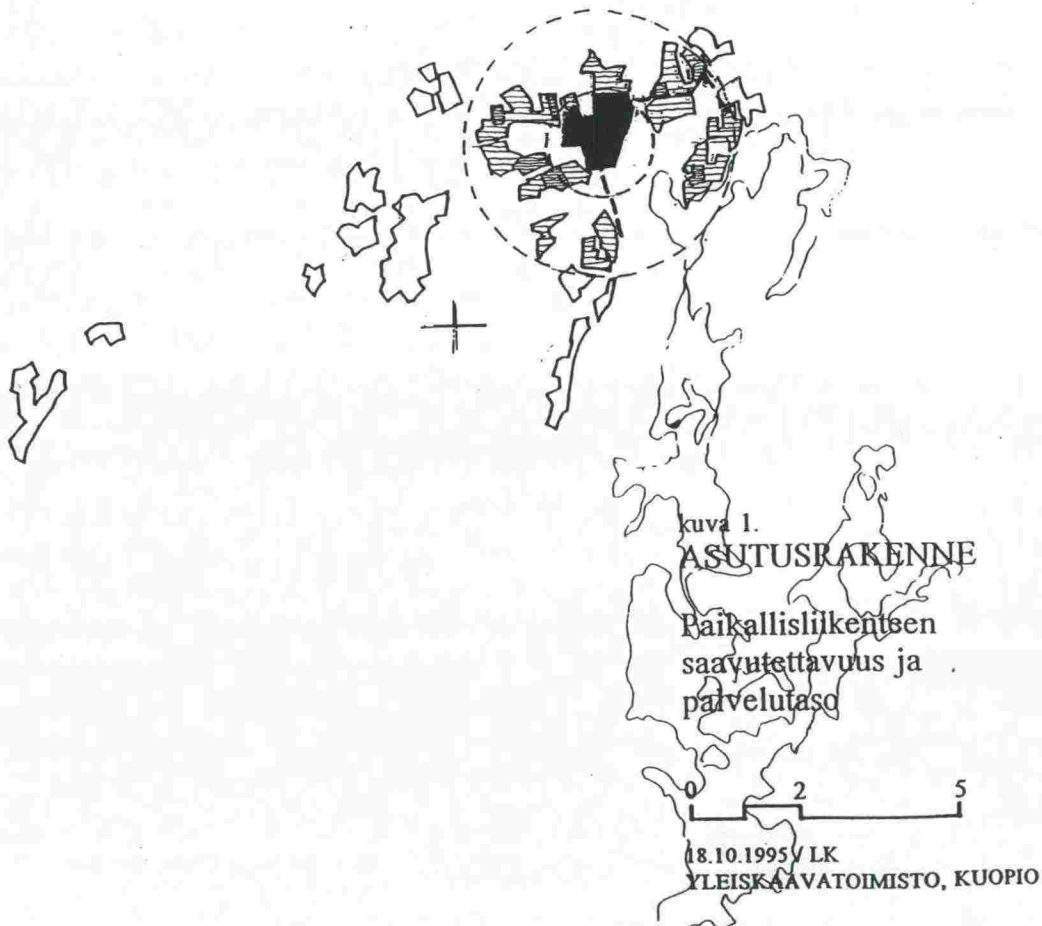
Kaupunkiseuduittain tarkasteltuna pienten kaupunkiseutujen autoistumisaste on hieman alhaisempi kuin keskisuurten kaupunkiseutujen. Selittäväenä tekijänä tässä lienee ensisijaisesti jalankulku-kaupungin suhteellisesti suurempi osuus, ei joukkoliikenne.

Kuva 8

JOUKKOLIIKENNEKAUPUNKI
vertailutietoja 1995

kohde IV/1.

MIKKELIN
KAUPUNKISEUTU



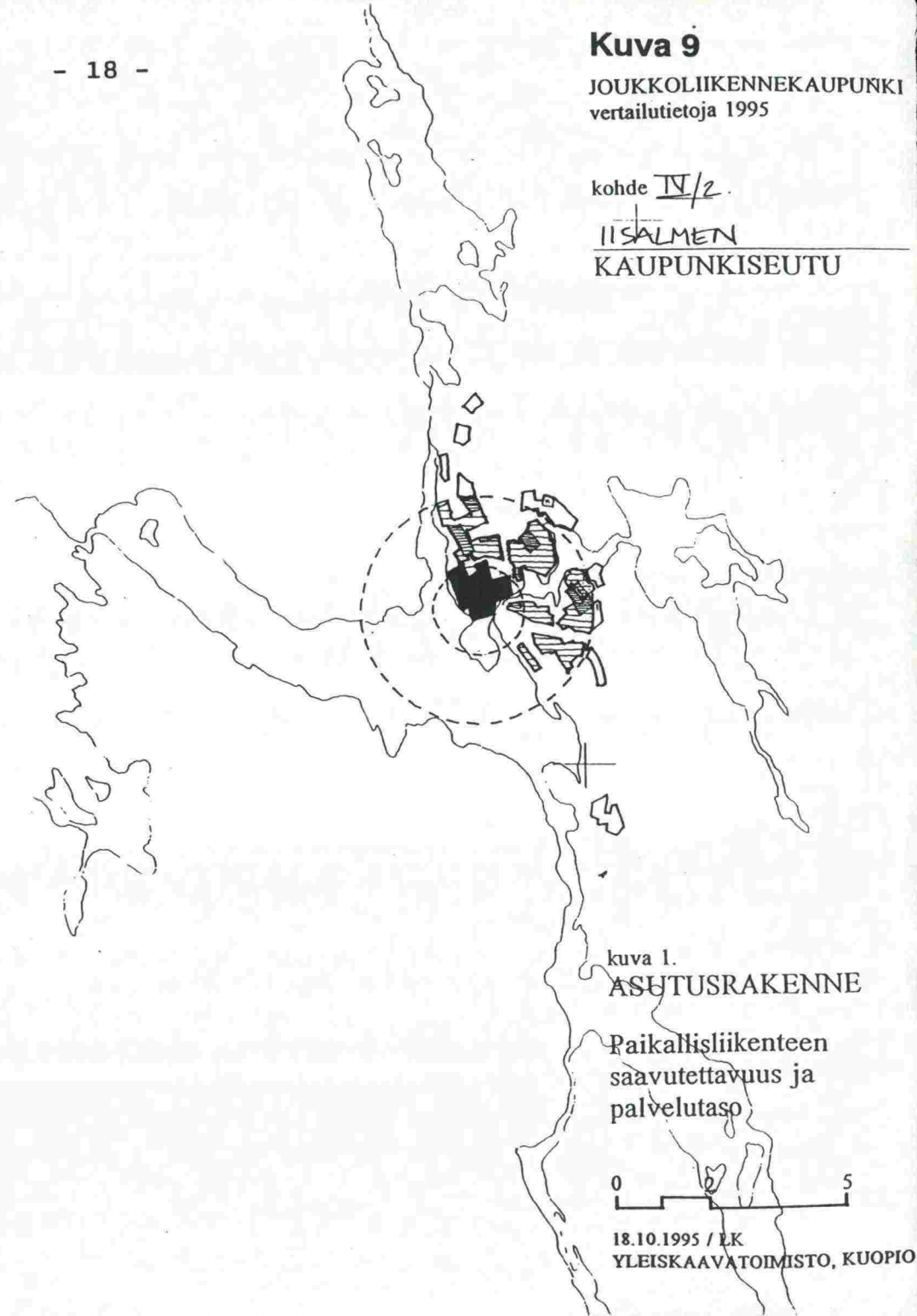
- 18 -

Kuva 9

JOUKKOLIIKENNEKAUPUNKI
vertailutietoja 1995

kohde IV/2.

IISALMEN
KAUPUNKISEUTU



Kuva 10

- 19 -

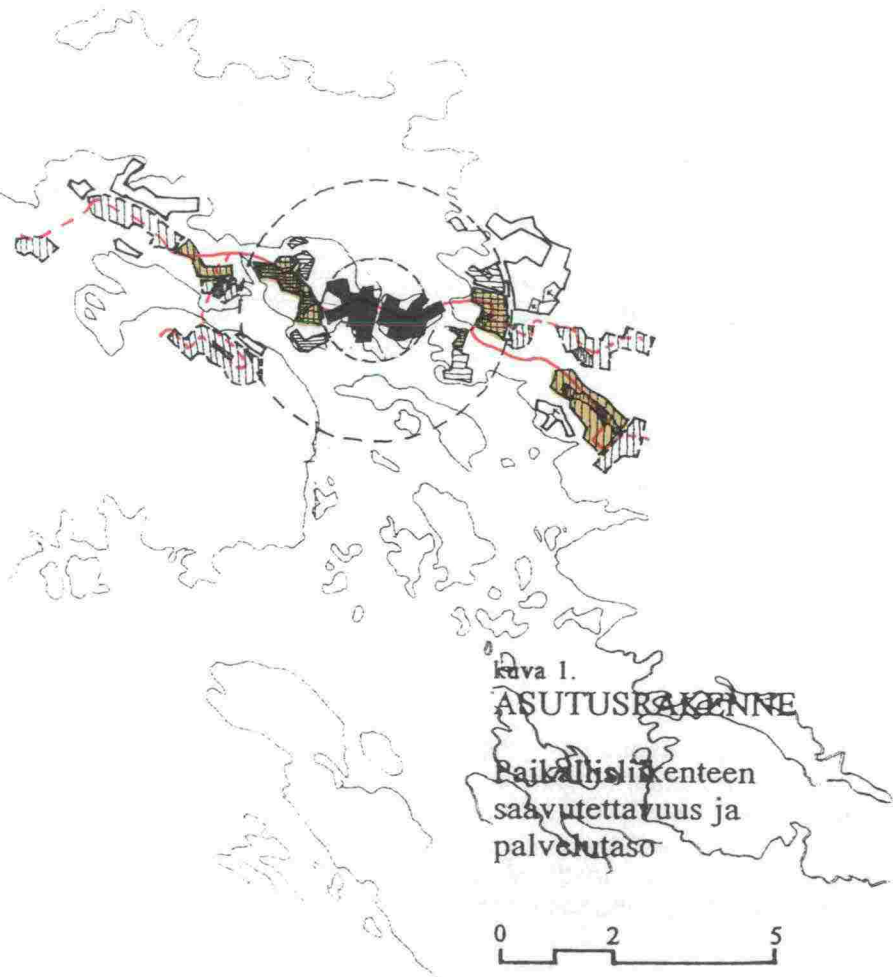
JOUKKOLIIKENNEKAUPUNKI
vertailutietoja 1995

kohde IV/3.

SAYONLINNAN
KAUPUNKISEUTU

MERKINTÖJEN SELITYKSET:

-  Jalankulkukaupunkityypistä rakennetta (säde 1 km)
-  Kuntakeskus (jalankulku- ja pyöräilyetäisyys)
-  Pyöräilyvyöhykettä (säde 2,5 km)
-  Kilpailutasoinen paikallisliikenne, kerrostaloasutusta
-  Kilpailutasoinen paikallisliikenne, pientaloasutusta
-  Säännöllinen paikallisliikenne (vuoroväli 30 min)
-  Autokaupunkityypistä asutusta
-  Joukkoliikennereitti, palvelutiheys vähintään 3 krt/h
-  Joukkoliikennereitti, palvelutiheys vähintään 2 krt/h



Kuva 1.
ASUTUSRAKENNE

Paikallisliikenteen
saavutettavuus ja
palvelutaso

0 2 5

18.10.1995 / LK
YLEISKAAVATOIMISTO, KUOPIO

JOUKKOLIIKENNEKAUPUNKI - TILANNE 31.12.1994							
24.1.1996 Kuopion kaupunki / Yleiskaavoitus							
RYHMÄ IV - PIENET KAUPUNKISEUDUT							
kunta	ASUKKAAT	asuntok arvio	AUTOT (ha)	/ 1000 as	/ asuntok	a ---> t	t ---> a
MIKKELI	32581	14486	11810	362	0,82	3	5,6
MIKKELIN MLK	11951	4169	4802	402	1,15	6,1	3,2
RISTIINA	5257	2029	2065	393	1,02	6,2	4,2
ANTTOLA	1941	715	680	350	0,95	8,5	3,6
HIRVENSALMI	2810	1187	982	349	0,83	6,8	4,9
SUOMENNIEMI	937	394	387	413	0,98	7,8	3,7
KOKO KAUPUNKISEUTU	55477	22980	20726	374	0,90	4,3	5,1
IISALMI	24117	9614	8636	359	0,90	5,7	6,6
VIEREMÄ	4739	1627	1572	322	0,97	5,1	4,1
SONKAJÄRVI	5811	2069	1906	328	0,92	7,4	6,8
LAPINLAHTI	8064	3070	2811	349	0,92	7,7	4,1
KOKO KAUPUNKISEUTU	42731	13310	14925	349	1,12	6,2	6
SAVONLINNA	28710	12113	10042	350	0,83	4,7	6,2
KERIMÄKI	6552	2418	2400	366	0,99	7,9	5
ENONKOSKI	2142	756	764	357	1,01	5,5	6,7
PUNKAHARJU	4572	1737	1702	372	0,98	6,7	5
KOKO KAUPUNKISEUTU	41976	17024	14908	355	0,88	5,4	6

Taulukko 4 Pienet kaupunkiseudut

Kuvat 8, 9 ja 10 sekä taulukko 4

Pienet kaupunkiseudut poikkeavat keskisuurista kaupunkiseuduista mittasuhteiltaan eikä niissä juurikaan ole kilpailutasoiseksi luokitettavaa paikallisliikennettä, joka voisi tarjota vaihtoehdon autokaupunkivyyhykkeelle. Poikkeuksen tästä tekee ainoastaan Savonlinna, johtuen kaupungin nauhamaisesta rakenteesta. On ilmeistä, että pienillä kaupunkiseuduilla paikallisliikenteen roolina on palvella välttämätöntä työmatka-, koululais- ja palveluliikennettä. Vastaavasti jalankulkuun ja pyöräilyyn tukeutuva kaupunkirakenteen osuuden merkitys (mahdollisena) autokaupunkikehityksen vaihtoehtona korostuu.

6 Johtopäätöksiä

6.1 Kaupunkiseutujen luokittuminen

Kaupunkiseutuja verrattaessa on suurten, keski-suurten ja pienten kaupunkiseutujen välillä nähtävissä porrastumista sekä väkilukujen että yhtenäisen kaupunkiasutuksen laajuuden osalta.

Karttatarkastelussa tämä näkyy siten, että yhtenäinen kaupunkiasutus ulottuu suuressa kaupungissa 10 - 15 kilometrin etäisyydelle keskustasta, keskisuurissa kaupungeissa 5 - 10 kilometrin etäisyydelle ja pienissä kaupungeissa 3 - 5 kilometrin etäisyydelle.

Kaupunkirakenteen näkökulmasta tarkasteltuna selvä ero on siinä, mikä on joukkoliikenteen ja joukko-liikennekaupunkityyppisen rakenteen merkitys eri suuruisilla kaupunkiseuduilla.

Suuren kaupunkiseudun kaupunkirakenteessa on joukkoliikennekaupungilla keskeinen merkitys, ja on ilmeistä, että autokaupunkikehitys ei voi sitä kaupunkirakenteen järjestelmänä syrjäyttää tai edes merkittävästi uhata.

Keskisuurten kaupunkiseutujen kohdalla sensijaan tilanne on toinen ja joukkoliikenteen sekä siihen tukeutuvan kaupunkirakenteen tulevaisuus näyttää ongelmalliselta. On mahdollista ja jopa ilmeistä, että osa keskisuurista kaupungeista tulee autoistumisen ja autokaupunkikehityksen edetessä menettämään kilpailutasoisen paikallisliikenteen, ellei kehitykseen haluta tai pystytä vaikuttamaan.

Pienten kaupunkiseutujen osalta näyttää ilmeisel-
tä, että niiden kaupunkirakenne voi tukeutua kil-
pailutasoiseen paikallisliikenteeseen ainoastaan
Savonlinnan tapaisissa erikoistapauksissa.

6.2 Joukkoliikennekaupungin väestöpohja

Eri yhteyksissä on todettu, että kaupunkiseudun
koko vaikuttaa merkittävästi siihen paljonko kau-
punkiseudulla tehdään joukkoliikennematkoja henki-
löö kohti laskettuna. Oheinen karttatarkastelu se-
kä taulukkoon 4 sisältyvä kaupunkiseutujen väestö-
määrien vertailu vyöhykkeittäin osoittaa, että
väestömäärä selittää ilmiöstä vain osan, osa se-
littyy kaupunkirakenteellisilla eroilla.

Oheisessa taulukossa (taulukko 5) on kaupunkiseu-
tujen väestömääriä tarkasteltu siten, että väkilu-
vut on jaettu neljälle sarakkeelle kaupunkiraken-
teen vyöhykkeitä noudatellen. Kuten edellä on to-
dettu, kaupunkiseutuun on laskettu koko työssä-
käyntialue. Väestömäärien vyöhykkeille jakamisessa
on käytetty osittain arviointia. Kahden ensimmäi-
sen sarakkeen väkiluvut kuvaavat potentiaalisen
jalankulkukaupungin väestöpohjaa (jalankulku- ja
pyöräilyetäisyydet), kolmas sarake kuvaa joukko-
liikennekaupungin potentiaalia ja neljäs sarake
lähinnä seutuliikenteen väestöpohjaa.

KAUPUNKISEUTUJEN VÄESTÖ 31.12.1994	KESKEINEN KAUPUNKIALUE (urban area)			YMPÄRISTÖ	
	keskusta (0-1 km)	pyöräily- vyöhyke (1-2,5 km)	muu kau- punkialue (2,5 km-)		
24.1.1996 / MS, LK					yhteensä
suuret kaupunkiseudut					
TAMPERE	29 000	19 000	162 000	125 000	335 000
keskisuuret kaupunkiseudut					
OULU	9 000	20 000	75 000	79 000	183 000
LAHTI	12 000	25 000	72 000	53 000	162 000
JYVÄSKYLÄ	11 000	17 000	60 000	61 000	149 000
KUOPIO	8 500	25 000	43 500	40 000	117 000
KOUVOLA-KUUSANKOSKI	9 000	21 000	17 000	55 000	102 000
JOENSUU	6 500	14 500	28 500	46 500	96 000
pienet kaupunkiseudut					
MIKKELI	8 000	13 000	15 000	19 000	55 000
IISALMI	5 000	15 000	4 000	19 000	43 000
SAVONLINNA	5 000	6 000	9 000	22 000	42 000

Taulukko 5 Väestömäärät vyöhykkeittäin

Taulukkoon on koottu kuvissa 1-10 osoitettuja vyöhykkeitä vastaavat väestömäärät. Luvut on arvioitu kunnilta saatujen väestötietojen perusteella. Kaupunkiseudut poikkeavat toisistaan erityisesti kolmannen sarakkeen (muu kaupunkialue) osalta. Sarakkeen väkiluku kuvaa paikallisliikenteen potentiaalista väestöpohjaa. Luvut eivät kuitenkaan ole suoraan verrannollisia, sillä osa kyseisestä väestöstä asuu autokaupunkityyppisillä alueilla. Samoin autoistumisaste, pyöräilyolosuhteet ym. tekijät vaikuttavat siihen, mikä potentiaalisten vakiokäyttäjien määrä kullakin kaupunkialueella on.

Keskustan ja sitä ympäröivän pyöräilyvyöhykkeen, eli potentiaalisen jalankulku kaupungin väestöpohjia verrattaessa voidaan todeta, että Tampereella, joka on suuri kaupunki, väestöpohja on lähes 20 000 asukasta suurempi kuin keskisuurten kaupunkien vastaavien vyöhykkeiden väestöpohja. Pienissä kaupungeissa tehokkuudet ovat alhaisia ja ja väkiluvut vastaavasti pieniä. Ero suurten, keskisuurten ja pienten kaupunkiseutujen välillä kuitenkin ta-soittuu ja suhde kääntyy jopa vastakkaiseksi, jos väkilukuja katsotaan suhteessa kunkin kaupunkialueen kokonaisväkilukuun.

Potentiaalisen joukkoliikennekaupungin väestöpohjia tarkasteltaessa erot eri kokoisten kaupunkiseutujen välillä ovat erittäin suuret. Suurella kaupunkiseudulla jalankulku- ja pyöräilyvyöhykeitä ympäröivän kaupunkialueen väestömäärä on 160 000 asukasta, kun vastaava luku keskisuurilla kaupunkiseuduilla on 30 000 - 70 000 asukasta ja pienillä kaupunkiseuduilla selvästi alle 20 000, jopa alle 5 000 asukasta. On lisäksi selvää, että mikäli tähän tarkasteluun liitettäisiin kaupunkirakenteellinen tarkastelu siten, että autokaupunkityyppinen asutus otettaisiin eroon joukkoliikennekaupunkityyppisestä rakenteesta, suhteelliset erot kaupunkiseutujen välillä olisivat vielä tätäkin suuremmat.

Väestöpohjia tarkasteltaessa on siis otettava huomioon, että merkittävä osa kolmannen sarakkeen väestöstä asuu autokaupunkityyppisillä alueilla, eikä väkiluku siten ole suoraan vertailukelpoinen kaupunkiseudun joukkoliikenteen potentiaalia ar-

vioitaessa. Esimerkiksi Kuopion kaupunkiseudulle kirjattu 43 500 asukasta jakaantuu kaupunkirakenteen järjestelmien suhteen siten, että noin 17 500 asukasta asuu lähiöiden kerrostaloalueilla joukkoliikennetyyppisessä rakenteessa ja 26 000 asukasta autoistuneilla pientaloalueilla. Pientaloalueista kuitenkin noin puolet sisältyy tai liittyy välittömästi lähiöihin ja tukeutuu siten paikallisliikenteeseen, joten puhtaasti autokaupunkityyppisen asutuksen osuus on Kuopiossa edelleen melko pieni.

Tähän raporttiin sisältyvä tarkastelu tehtiin rajallisten resurssien puitteissa eikä kaupunkirakenteen järjestelmiä vastaavien vyöhykkeiden erillinen tarkastelu ollut tässä yhteydessä mahdollista.

Viimeinen sarake, joka kertoo keskeistä kaupunkialuetta ympäröivien alueiden väestöpohjan, kuvaa kunkin kaupunkiseudun seutuliikenteen potentiaalista väestöpohjaa. Myöskään nämä luvut eivät ole suoraan vertailukelpoisia, koska niihin sisältyy toisaalta suhteellisen tiiviisti rakennettuja kuntakeskuksia, joilla on oma palveluvarustus ja hyvät joukkoliikenneyhteydet, toisaalta autokaupunkityyppistä pientaloasutusta sekä lievealueita ja haja-asutusta.

KUOPION YLEISKAAVA Kaupunkirakennesuunnitelma

SANASTON SELITYKSIÄ:

Kaupunkirakenteen järjestelmä

Kaupunkirakenne voidaan hahmottaa yhtenä kokonaisjärjestelmänä tai useiden erillisten järjestelmien muodostamana kokonaisuutena. Tässä selvityksessä kaupunkirakennetta tarkastellaan kolmen kaupunkirakennejärjestelmän muodostamana kokonaisuutena. Näitä kaupunkirakennejärjestelmiä ovat:

- jalankulkukaupunki
- joukkoliikennekaupunki
- autokaupunki

Muissa yhteyksissä tätä luokitusta on käytetty kuvaamaan kaupungin historiallisia kehitysvaiheita. Sitä on myös käytetty kokonaisluokituksena vertailtaessa kaupunkiseutuja toisiinsa (esim. Newman-Kenworthy).

Jalankulkukaupunki

Historiallisena luokituksena jalankulkukaupunki kattaa kaikki kaupunkityypit, jotka rakennettiin ennen juna- ja autoliikenteen yleistymistä. Edelleen on joitakin historiallisia kaupunkeja, kuten Venetsia, joka pääosiltaan on säilyttänyt alkupe-
räisen jalankulkukaupungin luonteensa.

Kaupunkeja keskenään luokiteltaessa termiä "jalankulkukaupunki" käytetään lähinnä sellaisista suurista kaukoidän kaupungeista, joissa pääasiallisena kulkutapana on jalankulku ja pyöräily.

Kaupunkirakenteen järjestelmänä jalankulkukaupunki on hahmotettavissa kaikkien kaupunkien keskustois-
sa. Jalankulkukaupungin laajuus ja toiminnallinen taso vaihtelee huomattavasti kaupungeittain riip-
puen kaupungin koosta, historiasta, autoistumisas-
teesta, sisäisistä järjestelyistä jne. Useimmissa kaupungeissa on nykyään lisäksi suppea autoton alue, kauppakatutyypinen jalankulkukeskusta.

Laajana järjestelmänä jalankulkukaupunki toimii kuten historiallinen jalankulkukaupunki ja palvelee ensisijaisesti keskustassa asuvaa väestöä, joka liikkuu suuren osan matkoistaan jalkaisin tai pyörällä. Keskusta-asutukselle on myös tyypillistä alhainen autoistumisaste. Suppeampi jalankulkukeskusta puolestaan palvelee koko kaupunkiseudun

väestöä. Tältä osin jalankulkukaupunki liittyy yleensä kiinteästi muihin kaupunkirakenteen järjestelmiin, joukkoliikenneja autokaupunkiin, sillä pääosa jalankulkukeskustoissa liikkuvista tulee sinne keskustan ulkopuolelta asioimaan tai työskentelemään.

Kokonaisvaltaisena rakennejärjestelmänä jalankulkukaupunki on yleensä melko suppea ja ulottuu 0,1 - 0,5 kilometrin etäisyydelle painopisteestään. Jalankulkukaupungin vaikutusalue sen sijaan ulottuu huomattavasti laajemmalle, 2,0 - 3,0 kilometrin etäisyydelle, hyvien pyöriteiden välityksellä jopa viiden kilometrin etäisyydelle.

Joukkoliikennekaupunki

Historiallisena kehitysvaiheena joukkoliikennekaupunki on jalankulkukaupunkia seurannut kehitysvaihe, jolloin kaupungit laajenivat uusien juna-, raitiotie- ja tai bussiyhteyksien varassa huomattavasti perinteistä jalankulkukaupunkia laajemmille alueille muodostaen nauhamaisia rakenteita, esikaupunkeja, lähiöitä tai lähiöiden verkostoja.

Eri kaupunkeja keskenään vertailtaessa joukkoliikennekaupunkiluokitusta käytetään yleensä kuvaamaan eurooppalaistyyppistä kaupunkia, jossa pääosa liikkumisesta tapahtuu tehokkaan joukkoliikenteen välityksellä.

Kaupunkirakenteen järjestelmänä joukkoliikennekaupungilla tarkoitetaan kaupungin joukkoliikennejärjestelmää ja sen varaan rakentuneita kaupunginosia, asuntoalueita, lähiöitä, laitoksia jne.

Kaupunkirakenteen järjestelmänä joukkoliikennekaupunki on yleinen pohjoismaisissa ja eurooppalaisissa kaupungeissa. Suomessa joukkoliikennekaupunki kaupunkirakenteen järjestelmänä on rakentunut kaikkiin suuriin ja keskisuuriin kaupunkiin. Suurissa kaupungeissa se levittäytyy keskustoja ympäröiville alueille verkostotyyppisenä rakenteena, keskisuurissa kaupungeissa lähinnä nauharakenteina.

Joukkoliikennekaupungin kaupunkirakenteellinen merkitys oli Suomessa suurimmillaan 1960-luvulla ja 1970-luvun alussa, jolloin voimakas lähiörakentaminen tukeutui pääasiassa joukkoliikenteeseen. Sittenkin kehityksessä on tapahtunut polarisoitumista siten, että joukkoliikenteeseen tukeutuva kaupunkirakenne on vahvistunut lähinnä pääkaupunkiseudulla. Muualla joukkoliikennekaupunki näyttää menettäneen merkitystään nopean autoistumisen ja autokaupunkikehityksen myötä.

Joukkoliikennekaupunki liittyy yleensä kiinteästi jalankulkukaupunkiin, joka yleensä on joukkoliikennelinjojen pääte tai kohtauspaikka.

Autokaupunki

Autokaupunki on historiallisena kehitysvaiheena melko uusi ilmiö, lukuunottamatta Yhdysvaltoja, jossa autokaupungin kehitys useissa kaupungeissa syrjäytti joukkoliikennekaupungin kehittymisen jo vuosisadan alkuvuosikymmeninä. Myös kaupunkien kokonaisluokittelussa autokaupungeiksi luokitellaan lähinnä yhdysvaltalaiset henkilöauton käyttöön perustuvat kaupungit.

Kaupunkirakenteen järjestelmänä autokaupunkikehitys on nähtävissä lähes kaikissa kaupungeissa, joissa rakennetaan uutta ja kaupunki kasvaa.

Muihin kaupunkirakenteen järjestelmiin verrattuna autokaupungille on tyypillistä tietty yksipuolisuus. Asuntoalueet tai asutus levittäytyy laajoille alueille eikä asutukseen juurikaan liity palveluita tai työpaikkoja, jotka puolestaan keskittäänsä pääliikenneyhteyksien tuntumaan suuriksi yksiköiksi. Autokaupunkirakenteelle on tyypillistä henkilöautoliikenteen ensisijaisuus. Sen keskeisiä elementtejä ovat nopeasti liikennöivät suurväylät, joilta muu liikenne pyritään poistamaan ajoneuvoliikenteen nopeuttamiseksi ja turvallisuusriskien vähentämiseksi.

Kaupunkirakenteen järjestelmänä autokaupunki poikkeaa jalankulku- ja joukkoliikennekaupungista siinä, että autokaupungin rakenteet on suunniteltu ensisijaisesti tai yksinomaan henkilöautolla liikkujille, jolloin autottoman on niissä vaikea tai mahdollon tulla toimeen.

Autokaupungistuminen

Autokannan kasvun ja autoistumisen lisääntymisen myötä myös muissa kaupunkirakenteen järjestelmissä on nähtävissä autokaupungistumista, rakenteen vähittäistä muuttumista autokaupungin suuntaan. Näin esimerkiksi pienissä pientalovaltaisissa lähiöissä, jotka autoistumisen myötä ovat vähitellen menettäneet palvelunsa ja paikallisliikenteen.

Keskustoissa autokaupungistuminen näkyy yleensä ensi vaiheessa henkilöautojen määrän kasvuna, turgostumisena, pysäköintiongelmina, joita pyritään ratkomaan raivaamalla autoille lisää tilaa muiden liikkumismuotojen ja -toimintojen kustannuksella. Autokaupungistumisesta aiheutuvien vakavien ongelmien vuoksi on keskustojen autokaupungistumiseen

alettu suhtautua kriittisesti. Liikennejärjestelyillä on vähennetty tarpeetonta liikennettä, pysäköinti on ohjattu laitoksiin ja katuverkkoa saneeraamalla on tehty tilaa muille liikennemuodoille; joukkoliikenteelle, pyöräilylle ja jalankululle.

Autokaupungistuminen näkyy keskustoissa myös siten, että keskustoista siirtyy toimintoja keskustan ulkopuolelle pääliikenneväylien läheisyyteen. Näitä ovat toisaalta ns. raskaan tavarankauppa, huonekaluliikkeet, autoliikkeet jne., toisaalta autokaupunkityyppiset keskustan ulkopuoliset kaupakeskukset. Toimintojen siirtyminen vähentää ajoneuvoliikennettä ja siitä aiheutuvia haittoja. Se saattaa kuitenkin johtaa myös keskustan taantumiseen alueen kaupakeskuksena ja pahimmillaan keskustan rappeutumisen.

ISSN 0785-0301

Kuopion kaupungin painatuskeskus 1996

